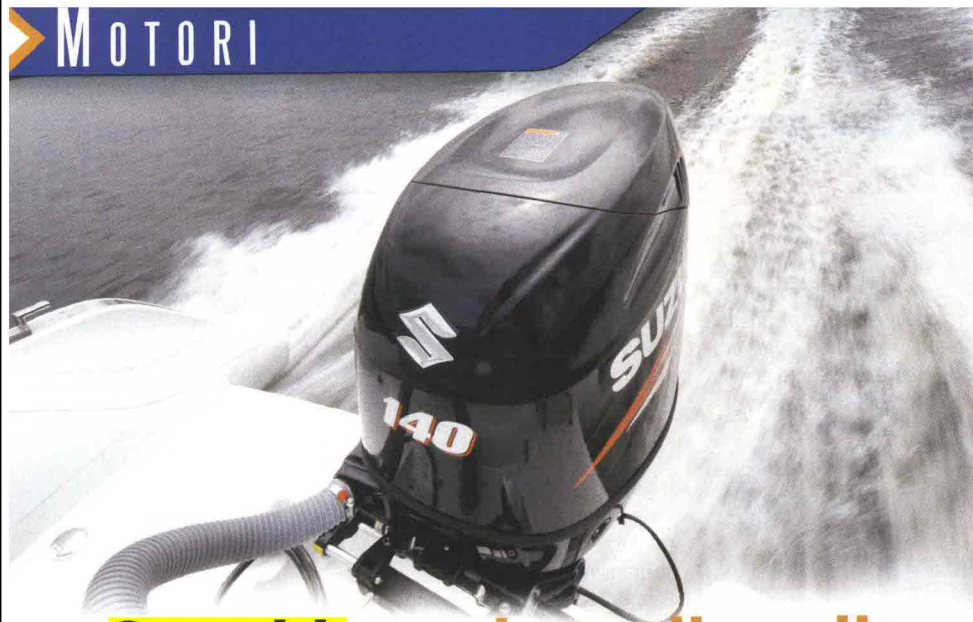


MOTORI



Suzuki: un pieno di novità

Suzuki conferma grande energia innovativa, proponendo un ampio ventaglio di novità per la stagione nautica 2012-2013, "sdoganate" in un paio di eventi appositamente organizzati: uno nel mese di giugno in Germania, l'altro a metà settembre a Baveno, sul Lago Maggiore. Le novità del colosso giapponese sono come dicevamo diverse, con motori "alla portata di tutti" ma anche con potenze più impegnative, non trascurando package e tender che sono un altro punto di forza per Suzuki. Iniziamo dunque con ordine. Nel campo



dei piccolini trovano piena conferma i nuovi **DF15** e **DF20A**, due motori bicilindrici 4 tempi derivanti dallo stesso monoblocco con cilindrata da 327 cc, e dotati per la prima volta di un sistema d'iniezione elettronica che esula dall'aver la batteria, oltre alla tecnologia Lean Burn a miscelazione magra. Una pompa ad alta pressione, nuovo corpo farfallato con sensore di apertura, valvola IAC, scambiatore di calore per mantenere costante la temperatura del carburante, due iniettori (uno per cilindro) e separatori di vapori sono le sue peculiarità tecniche. Poco ingombranti nonostante la sofisticata tecnologia adottata, "risparmiano" rispetto ad altri un 5% di peso globale e tanto carbu-

rante grazie proprio all'avvento della tecnologia Lean Burn. Sempre restando nel campo dei "senza patente", un'altra novità è un **DF40A Limited Edition**, ossia di un motore già a listino e particolarmente generoso nelle sue prestazioni, ora disponibile anche in elegante livrea bianca che ben si sposa con tender, imbarcazioni e gommoni venduti in package da Suzuki.

Salendo di potenza si passa al nuovo tritico di motori **DF140**, **115** e **100A** che vanno a sostituire quelli attualmente in gamma, anche questi condivisi tra loro

dello stesso monoblocco e della stessa cilindrata di poco "over" 2 litri. Rispetto ai modelli precedenti propongono un nuovo layout, a cominciare dalla calandra, più aerodinamica e studiata non solo per essere più bella, ma anche per garantire un miglior apporto d'aria fresca all'interno della componentistica del motore, grazie ad una presa d'aria più pronunciata, molto simile a quella già adottata dalla punta di diamante DF300AP. L'attrito con l'aria si riduce del 45% circa rispetto alla calandra precedente. Anche qui è adottata la tecnologia Lean Burn, ideale per garantire consumi contenuti e costanti, pur non penalizzando le performance. Grazie alla miscela "smagrita" i nuovi motori sono

ora in grado di far risparmiare circa il 14% di carburante rispetto ai precedenti. Inoltre, tutti e tre badano in modo sensibile all'ecologia, attraverso un sistema O2 Sensor Feedback Control che può impiegare tra l'altro tipologie diverse di combustibili (E5, E10 ed E25), tutti moderni e pienamente rispettosi dell'ambiente che ci circonda. Infine, disporranno sia del Water Detecting System per il monitoraggio costante dei filtri, onde evitare la presenza d'acqua al loro interno, che del Knock Detecting Control, ossia di un sistema di controllo (adottato però solo sui DF115 e DF140), in grado di controllare che non avvengano anomalie combustioni in grado di pregiudicare la vita del motore.

Optional sono infine il Suzuki Troll Mode System (un riduttore dei giri per pescare) ed il Multi Function Tiller Handle, una barra di guida disponibile per il DF100 ed il DF115 che racchiude in sé tutti i comandi utili, tra cui anche quello del trim. Ultimissima novità motoristica è poi l'avvento del nuovo DF250AP, che si basa sul modello di punta DF300AP al punto da essere considerato un "suo gemello": stessa cilindrata da 4 litri, stessa tecnologia avanzata e design pluripremiato, stesso Suzuki Precision Control (con gestione elettronica del cambio e valvola a farfalla elettronica), stesso Lean

a cura di Luciano Pau



Burn, ed anche nuovo piede dotato del sistema esclusivo Suzuki Selective Rotation System, che consente di concentrare in un unico motore sia l'effetto di un destrorso che di un sinistrorso. Tecnologicamente propone il VVT per prestazioni superiori, l'ECM abbinato all'iniezione Multipoint Sequenziale ed il resto della componentistica già sperimentata sul DF300.